Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2015Z05819

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Visser** (beide VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Ruim miljoen voor schone bussen»* (ingezonden 1 april 2015).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Ruim miljoen voor schone bussen»?[1]

Vraag 2
Wat zijn de doelstellingen als het gaat om de subsidie van 4,25 miljoen euro aan de vijf vervoerregio's om meer praktijkervaring op te doen met waterstof- en hybride bussen? Zijn deze subsidies voor de aanschaf of de exploitatie van de bussen en hoe verhoudt zich dit met de gebruikelijke jaarlijkse bijdrages die door het Rijk worden geleverd aan het regionale- en streekvervoer (voormalige brede doel uitkering)? Krijgen de betreffende vijf regio's een extra vergoeding of is er sprake van een oormerking van een reeds bestaande uitkering voor het OV? Wanneer is de subsidieregeling geslaagd c.q. succesvol? Hoe en door wie wordt dit vastgesteld? Bent u van plan om de regeling in de toekomst verder uit te breiden?

Vraag 3
Kunt u aangeven waarom Rotterdam een aanvullend bedrag van 1,3 miljoen euro ontvangt voor haar strijd voor een betere luchtkwaliteit? Aan welke resultaatverplichtingen moet zij voldoen en hoe leveren de vier bussen hier een bijdrage aan? Is uitgerekend op welke wijze door deze vier bussen de luchtkwaliteit wordt verbeterd? Zo nee, waarom niet en wat rechtvaardigt dan een dergelijke subsidie? Wordt Rotterdam met dit geldbedrag ook eigenaar van de bussen? Met andere woorden: aan wie wordt voor welk bedrag nu de subsidie verstrekt?

Vraag 4
Klopt het dat u aan GVB in Amsterdam een subsidie heeft verstrekt ten behoeve van twee waterstofbussen?[2] Wat waren de afspraken en wat zijn de resultaten van deze subsidieregeling geweest? Is de lucht schoner geworden? Zo ja, met welk percentage? Zijn er meer mensen beter en sneller vervoerd? Klopt het dat de betreffende bussen inmiddels teruggeleverd zijn aan de

[1] Telegraaf d.d. 10 februari 2015
[2] http://www.groen7.nl/subsidie-om-te-testen-met-waterstofbussen/

leverancier van deze bussen? Zo ja, vindt u het gerechtvaardigd dat op kosten van de belastingbetaler dergelijke astronomische bedragen worden gespendeerd aan ineffectieve maatregelen?

Vraag 5
Kunt u aangeven hoeveel OV-bussen er in heel Nederland rijden? Hoeveel procent van de gehele mobiliteitssector betreft dit en om hoeveel CO2-uitstoot gaat het? Kunt u aangeven wat de verwachte daling (absoluut en percentueel) is na de aanschaf van de vier gesubsidieerde bussen?

Vraag 6
Hoe ver moet de prijs van de bussen omlaag gaan en wie bepaalt of er meer bussen op de weg verschijnen? Wie bepaalt wat en welke rol heeft de rijksoverheid hierbij? Kunt u aangeven wat er voor nodig is om de kostprijs van waterstofbussen omlaag te brengen en vindt u dit een verantwoordelijkheid van de rijksoverheid? Zo ja, waarom?

Vraag 7
Kunt u aangeven of u een kosteneffectiviteitsanalyse heeft gemaakt voor deze Rotterdamse subsidieregeling en de meer generieke subsidieregeling onder vraag 1? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, waarom niet? Kunt u een overzicht geven van alle (subsidie)regelingen die het Rijk heeft, dan wel voornemens is, te verstrekken als het gaat om schoon busvervoer?

Vraag 8
Deelt u de mening dat de overheid niet moet sturen op een bepaalde aandrijftechnologie, maar op doelstellingen als het gaat om luchtkwaliteit? Zo ja, hoe verhoudt deze specifieke subsidieregeling zich tot dit uitgangspunt? Wordt hiermee juist een ongelijk speelveld gecreëerd, zo nee waarom niet? Wordt hiermee niet onnodig veel belastinggeld weggegooid aan bussen die niet schoner zijn dan elke andere nieuwe bus? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat eisen op het gebied van CO_2 stellen de luchtkwaliteit niet zal verbeteren? Kunt u, over de gehele keten bezien (well to wheel) aangeven wat de eventuele CO2-besparing is door wél eisen op het gebied van CO_2 te stellen? Kunt u aangeven wat de kosten van deze besparing per ton CO_2 zijn? Kunt u aangeven hoe u vanuit het oogpunt van kosteneffectiviteit aankijkt tegen deze eventuele besparing?

Vraag 9
Bent u bekend met het feit dat Euro VI-motoren schoon zijn en in praktijk veelal nog beter presteren dan volgens de norm is vereist? Deelt u de mening dat daarom alle nieuwe bussen schoon zijn en dat verdere luchtkwaliteitsverbetering niet bereikt wordt door aandrijf-technologische stimulering van nieuwe bussen, maar door de inzet van álle soorten nieuwe bussen in combinatie van het vervangen van ouder materieel? Waarom kiest u dan toch specifiek voor een beperkt aantal aandrijftechnologieën?